Cuadernos

Historia 16

250 PTAS



La flota de Indias

Manuel Lucena Salmoral

74

Cuadernos
Historia 16

Plan de la Obra

Rufino González, 23 bis
28037 Madrid. Tel. 304 65 75

ISBN: 84-7679-286-7 (Fascículos)
ISBN: 84-7679-287-5 (Obra completa)
Depósito legal: M-43831-1996

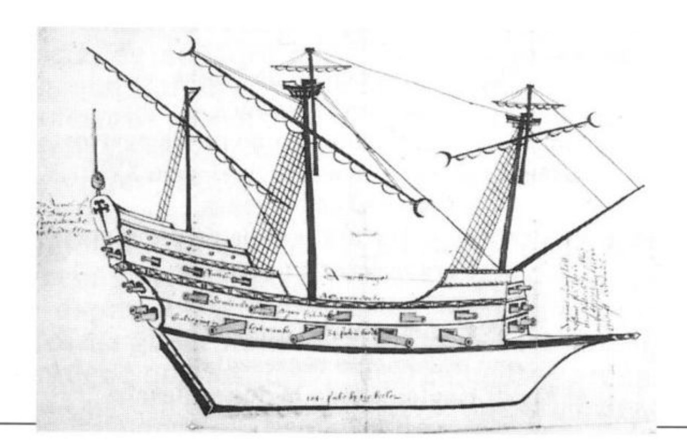
Distribución en quioscos: SGEL
Suscripciones: Historia 16. Calle Rufino González, 23 bis
28037 Madrid. Tel. 304 65 75

Fotocomposición y fotomecánica: Amoretti S.F., S.L.
Impresión: Graficinco, S.A.
Encuadernación: Mavicam
Printed in Spain - Impreso en España

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA, incluidos gastos de transporte.

Historia 16

Indice



En portada, galeones españoles ante las costas de Florida (dibujo de Le Moine, para la cartografía de América de Theodore de Bry, finales del siglo XVI). Izquierda, galeón de 36 cañones diseñado por Pero Menéndez Márquez como buque básico en la ruta de Indias



Plano de Cartagena de Indias
y de sus fortificaciones,
fundamentales para proteger uno de los puertos
más importantes de América en el siglo XVII.
La flota de Los Galeones
hacía 'en Cartagena una larga escala de dos semanas,
pues era necesario descargar
la mercancía destinada al
Nuevo Reino de Granada,
que usualmente representaba
el 25 por ciento de toda la que se llevaba
a Tierrafirme'

La flota de Indias

Manuel Lucena Salmoral
Catedrático de Historia de América
Universidad de Alcalá de Henares

Las flotas de Indias fueron el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español en América y constituyeron la esencia de la denominada *Carrera de las Indias* que englobaba todo el comercio y navegación de España con sus colonias. Se configuraron en 1561 y subsistieron, a trancas y barrancas, hasta 1778, año en que se suprimieron definitivamente. Los 217 años de su existencia les dan un verdadero récord de longevidad entre todos los de su clase y explican sobradamente su fallecimiento por arterioesclerosis A su muerte la monarquía española intentó mantener el monopolio comercial con el llamado Reglamento de Libre Comercio, que nació también con más de un siglo de retraso, y fue incapaz de hacer frente a la realidad comercial americana motivada por la presencia de artículos procedentes de la revolución industrial. Las flotas murieron tarde y la reglamentación que las sustituyó fue también anacrónica, lo que acentuó el descontento general de los criollos y fue preludio de la independencia.

La creación del sistema

Como todo cuanto se inventó en América, fue resultado de un proceso experimental a lo largo de muchos años. La necesidad de defender los mercantes españoles que iban o venían de Indias se evidenció ya en 1522, cuando Juan Florin, corsario italiano al servicio de Francia, se apoderó de dos de las tres naves que Cortés enviaba a España con los tesoros aztecas. Se recomendó que a partir de entonces los buques procurasen viajar reunidos o *en conserva,* como entonces se decía, para defenderse mejor de un posible ataque. La advertencia sirvió de poco, dada la tendencia española a hacer caso omiso a las prédicas gubernamentales, y en 1543 se ordenó que los mercantes que hacían la Carrera de las Indias fueran siempre juntos, reunidos en dos flotas, que saldrían de España en marzo y septiembre, siempre escoltados por un buque de guerra, armado a costa de la tasa de avería. Cada una de dichas flotas tendría al menos 10 bajeles de 100 o más toneladas. Una vez en el Caribe cada mercante marcharía a su puerto respectivo, mientras que el buque de guerra se dedicaría a perseguir a los piratas, tomando La Habana como base. Al cabo de tres meses todos los mercantes se reunirían en La Habana con el buque de guerra y emprenderían el regreso a España.

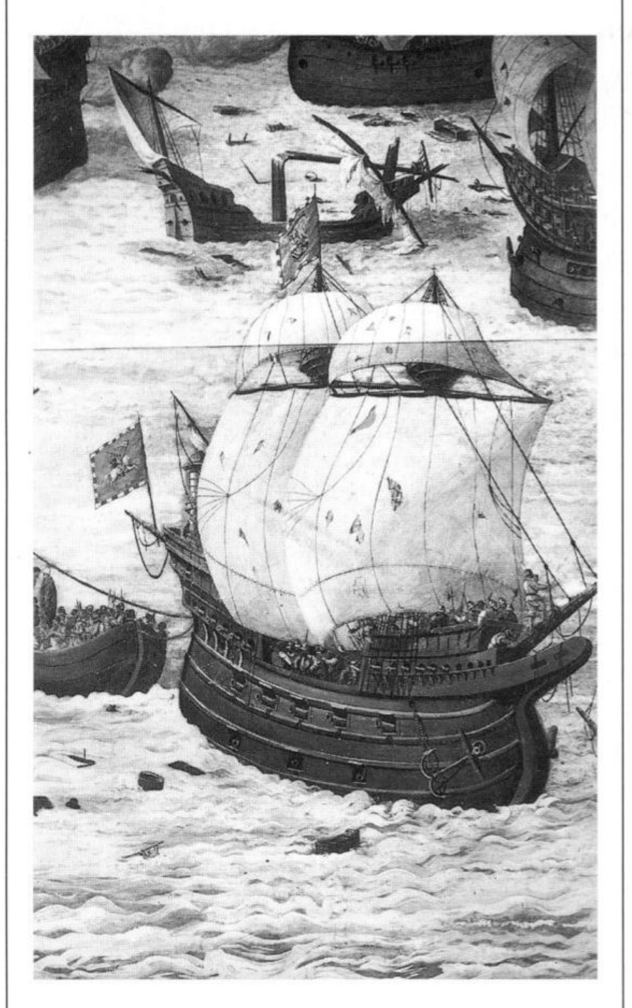
En 1552 hubo un intento por suprimir la custodia de los buques de guerra y se ordenó que cada mercante fuese armado para poder repeler la agresión corsaria. Al mismo tiempo se crearon dos agrupaciones navales para defender el tráfico marítimo. Una tenía su base en Sevilla y defendería la zona de recalada; la otra, en Santo Domingo y atendería a la defensa del Caribe.

Al año siguiente se volvió a la idea de las flotas, asignándose cuatro buques de guerra a cada una de ellas. Una vez en el Caribe uno de ellos acompañaría a los mercantes destinados a Tierrafirme, otro a los que iban a Santo Domingo, y los dos restantes custodiarían la flota que iba a México. Posteriormente se fueron dando retoques al sistema, principalmente en lo relativo a las naos de armada, llamadas *la guarda,* que tenían que acompañar a los mercantes hasta el Caribe. No se llegó sin embargo a una legislación rígida, ya que los cargamentos transportados no eran demasiado valiosos.

El negocio de la plata

Las cosas empezaron a cambiar desde mediados del siglo XVI, cuando los cargamentos aumentaron de valor. En 1545 un indio descubrió casualmente la mina del Potosí y al año siguiente se

halló plata en Zacatecas. Dos años más tarde (1548) en Guanajuato, luego en Cuencamé, San Luis de Potosí, Sombrerete y Pachuca en 1552, etcétera.



En 1555 Bartolomé Medina logró aplicar con éxito el procedimiento de amalgamación en las minas de Pachuca (México), y empezó la producción masiva de plata, que naturalmente había que transportar a España a través de una ruta tan frágil como era el Océano Atlántico.

Los navíos españoles llevaban el cargamento más valioso por unidad de peso: la plata (a excepción, naturalmente, del oro) y realizaron el mejor negocio del mundo. Pero su rentabilidad se volvió contra la potencia que lo controlaba, pues además de los riesgos que representaba la navegación atlántica por los fenómenos naturales, surgió el de la piratería, que cayó ávidamente sobre los bajeles peninsulares. Se decidió entonces organizar bien el sistema. En realidad interesaba el tornaviaje o regreso de los mercantes, que eran los que traían la plata, pero se aprovechó la ocasión para obtener igualmente buenos dividendos del viaje de ida, llevando los artículos que necesitaban los pobladores de América. Pronto se vio que la demanda indiana se centraba en artículos de lujo, que podían además ser gravados fuertemente, por lo que se convirtió en otro negocio no menos lucrativo. Se configuró así un circuito comercial completo, de ida y vuelta, que consistía en llevar a Indias manufacturas extranjeras y algunos productos alimenticios usados en la dieta urbana (vino, aceite, pasas, etc.) y traer de ellas la plata. Artículos suntuarios por numerario, en definitiva, y todo bajo el estricto control de la Corona, que tomaba a su cuidado la protección de dichos envíos. Apenas tres años después del descubrimiento de las minas de Guanajuato se reglamentó el sistema de las flotas.

Dos flotas para Indias

Como en América existían dos virreinatos, el de México y Perú, cada uno de los cuales englobaba a Norteamérica y Suramérica respectivamente, se determinó enviar dos flotas anuales, una para cada uno de ellos. La Real Cédula de 10 de julio de 1561, complementada tres años después, estableció que se organizarían en la costa andaluza (Sevilla, Cádiz y San Lúcar) y partirían del *río de Sevilla,* custodiadas por una Armada Real *haciéndoles escolta y guarda... y traiga el tesoro nuestro y de particulares.* Aunque no estaba muy claro en la normativa, parece que el tesoro real debía venir en los buques de la Armada y no en los mercantes.

Resultaba así que por primera vez en la Historia, la Armada se ponía al servicio de los intereses comerciales. El asunto es explicable por cuanto el Rey era el propietario de la mayor parte del tesoro que se transportaba en el tornaviaje, y el beneficiario, a través de los impuestos, de los artículos que se llevaban. No en vano el comercio indiano era la parte sustancial de la llamada Real Hacienda, o Hacienda del Rey.

Cada una de las flotas debía llevar un Capitán General y un Almirante (éste de menor rango que el anterior), además de un Gobernador del tercio de Infantería, fuerza que constituyó el origen de la posterior Infantería de Marina. Los mercantes tenían que ir



Izquierda, galeón español de finales del siglo XVI (detalle de la *Batalla de las Islas Terceras*, Museo Naval de Madrid). Arriba, combate naval ante el puerto de El Callao

artillados y provistos de armamento para el caso de un encuentro con el enemigo. El coste de custodiar los mercantes con buques de guerra se gravaba a la mercancía transportada mediante un impuesto denominado *avería* que se prorrateaba sobre el valor de los productos. De aquí que tuviera niveles variables, según el valor de las mercancías. En períodos bélicos había que aumentar la defensa naval y la avería era mayor. Esta incertidumbre continua sobre lo que había que pagar trajo muchos problemas a los comerciantes y desde 1660 la Corona cargó con todo el gasto de defender las flotas, imponiendo a los comerciantes un canon fijo de 790.000 ducados en concepto de tal avería.

En 1569 se diferenciaron totalmente las dos flotas. La que iba a México, cuyo destino final era el puerto de Veracruz, debía zarpar de España en el mes de abril. Empezó a llamarse la Armada o Flota de la Nueva España, para distinguirla de la otra, y terminó siendo conocida simplemente con los nombres de *Armada* o *Flota*. La destinada a Tierrafirme, cuyo terminal era Nombre de Dios —sustituido luego por Portobelo—, tenía que partir en el mes de agosto. Se la llamó la *Flota de los Galeones* y, finalmente sólo Los Galeones. Algunas veces navegaron juntas La Flota y Los Galeones, pero cada una de ellas manteniendo su personalidad y mando.

Organización y partida

Naturalmente estas normas fueron ampliamente incumplidas, como todas las de Indias. Raramente se salía en

las fechas estipuladas y tampoco hubo dos flotas por año. El Consejo de Indias era quien decidía —tras consulta con la Casa de Contratación que, a su vez, se asesoraba con el Consulado de Sevilla— si había dos o ninguna flota. Los comerciantes querían ganar dinero con su mercancía y jugaron siempre a tener mal abastecido el mercado americano, para subir los precios. De aquí que, cuando sabían que existía mucho género europeo en Indias, aconsejaran suprimir la flota. El problema fue agravándose a lo largo de los años y en la segunda mitad del siglo XVII hubo ya una flota cada dos años y unos galeones cada tres.

España realizó un verdadero modelo de organización para sus flotas, doblemente valioso si consideramos lo prematuro del montaje. Podría decirse que para sus necesidades monopolísticas de 1565 resultó un sistema insuperable. Cuidadosamente se reglamentó la forma de preparar las flotas, su composición, su calendario de salidas y llegadas, el número de buques que las compondrían, las ferias en las que se venderían los productos, etcétera. El error no procedió del diseño organizativo, sino de no advertir que lo que resultaba funcional para cubrir las necesidades suntuarias de cien mil españoles en América, no lo era ya unos siglos después para los cuatro millones de criollos, mestizos y mulatos que poblaban el Nuevo Mundo.

Una vez que el Consejo autorizaba la flota, se le notificaba a la Casa y ésta a los cargadores. Lo primero que se hacía era fijar el número de toneladas que se consideraban necesarias para satisfacer la demanda del mercado americano, cosa que decidía una junta de comerciantes y cosecheros andaluces, si bien el Consejo podía rectificar la propuesta. Del total de toneladas disponibles se reservaba un tercio para los comerciantes gaditanos, que participaban así legalmente del monopolio sevillano. El resto se dividía en otras tres partes: 2/3 para los comerciantes y 1/3 para los cosecheros.

Los buques

Había que diferenciar entre los buques de guerra y los mercantes. Los primeros formaban la Armada de Guardia y eran preceptivamente la Capitana, donde embarcaba el General, y la Almiranta, donde iba el Almirante. Cada uno de ellos tenía que llevar 100 marineros y 100 mosquetes (orden de 1581). En 1564 se ordenó que ambas naves tuvieran un porte de al menos 300 toneladas y estuvieran armadas con ocho cañones de bronce, cuatro de hierro y veinticuatro piezas menores. Durante el siglo XVII fue frecuente que la flota llevara sólo el acompañamiento de estos dos únicos buques de guerra, mientras que los galeones acostumbraban a ir custodiados por ocho, aunque tampoco esto fue muy rígido. En toda embarcacion de guerra había un capitán de mar y otro de guerra y debía haber dotaciones de armamentos e infantería. Tenían prohibido llevar mercancías, a menos que se tratase de cargamentos rescatados de bajeles perdidos, pero la realidad es que iban repletos de contrabando y algunas veces no pudieron maniobrar con rapidez frente al enemigo precisamente por el peso que llevaban en las bodegas. Los pasajeros que viajaban en las flotas solían ir a bordo de estos buques, que ofrecían mejores condiciones de comodidad que los mercantes. Todos ellos, incluso sus criados, portaban armas y munición.

Los buques mercantes debían ser nuevos (menos de dos años de botados) y con más de 300 toneladas (en el siglo XVI tuvieron usualmente 400 toneladas de arqueo). En 1587 se reglamentó que no se admitiera ninguno de menos porte, pero la normativa fue ampliamente violada. Hay que tener en cuenta que los navíos debían subir a su regreso por el río Guadalquivir hasta Sevilla, remontando la barra de San Lúcar de Barrameda, y esto imponía de por sí una limitación de tonelaje. Por otra parte, no era fácil conseguir buques nuevos y fue frecuente emplear los viejos en un par de viajes, al cabo de los cuales eran desguazados en América. Cada mercante debía llevar dos piezas de artillería de bronce —según orden de 1605— que devolvía al regreso.

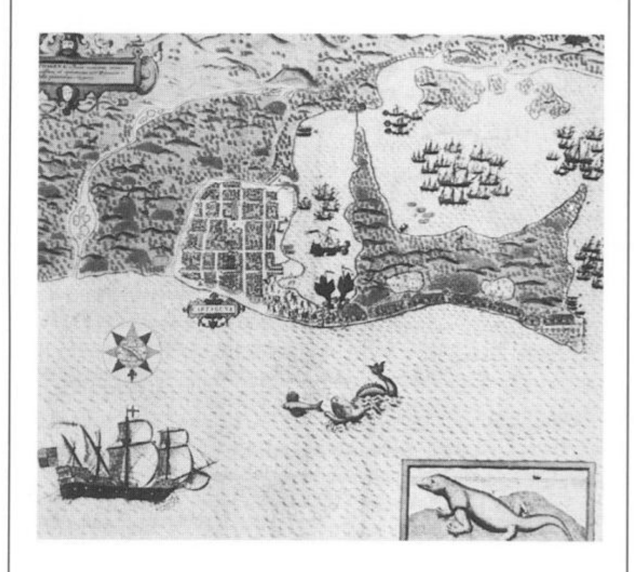
Los buques de la carrera de Indias se construían por lo regular en el Cantábrico o en los astilleros americanos de Cuba, Panamá o Veracruz. Durante la segunda mitad del siglo XVII era americana la tercera parte de los que hacían la Carrera de las Indias. No se admitían embarcaciones construidas



Explotación minera de Perú
(lámina de la obra *Trujillo de Perú*, de Martínez Compañón, siglo XVIII)

en el extranjero, salvo excepciones, que siempre las hubo.

La flota se complementaba con los llamados *navíos de aviso*, que eran unas embarcaciones muy ligeras, de menos de 60 toneladas, encargadas de llevar a América la noticia de que la flota estaba a punto de salir, para que



se preparara toda la negociación. Estos navíos no podían llevar pasajeros, ni mercancías, cosa que incumplían regularmente.

Todos los buques de la flota eran revisados minuciosamente por expertos de la Casa de la Contratación, que daban su visto bueno o señalaban las reparaciones que era preciso efectuar. En una segunda inspección daban su aprobación definitiva a los arreglos hechos.

La carga y los registros

La Casa de la Contratación se encargaba igualmente de registrar cuanto se subía a bordo. Anotaba cuidadosamente los fardos, su contenido, sus consignatarios y sus propietarios. También se llevaba un registro de los pasajeros: nombre y apellido, lugar de origen y destino, etc. Hasta las vituallas o menestras que se necesitaban para la comida diaria durante la travesía eran contabilizadas escrupulosamente.

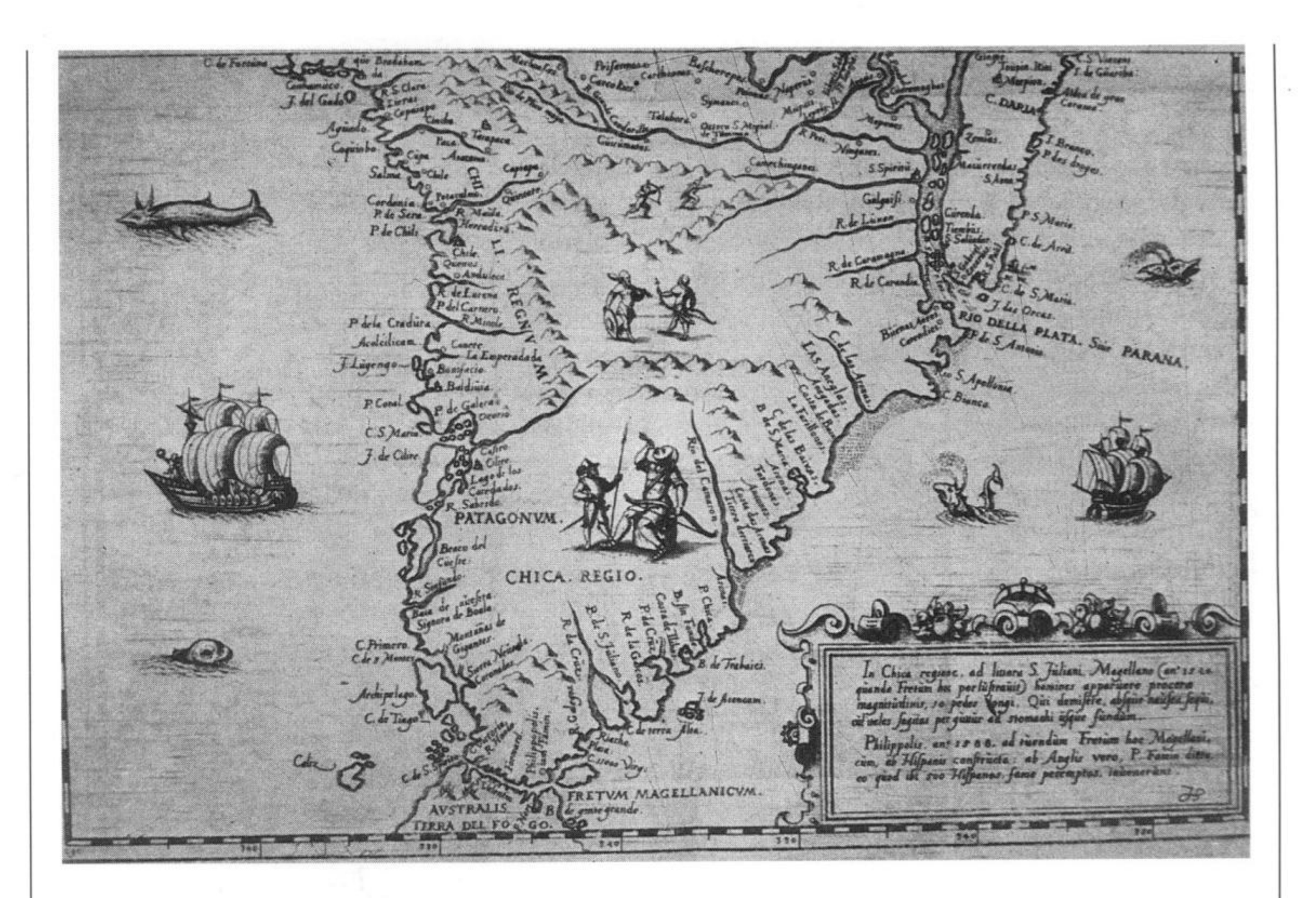
La carga usual para América fue, como dijimos, manufacturas extranjeras (telas holandesas, francesas e italianas), sedas españolas y los productos agrícolas peninsulares (vinos, aceite, frutos secos). La necesidad de encontrar rentabilidad a tales productos fue derivando hacia un comercio de lujo, único que podía soportar los altos costes. Resultó así un negocio de artículos innecesarios, de los que podía prescindir fácilmente la sociedad colonial americana, como lo demuestra el hecho de que no tuviera problemas de subsistencia cuando faltaron tales flotas durante diez, quince y hasta veinte años. Como comercio de lujo tuvo también mucha competitividad, ya que era fácil reventar su mercado con artículos de contrabando a precios más bajos, sobresaturándolo. Pese a todo, las flotas del siglo XVII llegaron a transportar normalmente entre diez y doce millones de pesos.

Otra mercancía usual de las flotas que iban a Indias era el azogue. Se necesitaba para el beneficio de la plata americana. Aunque el Perú se autoabastecía de este producto gracias a la mina de Huancavélica, no ocurrió lo mismo en México, que dependió siempre de los envíos peninsulares. El mercurio procedía de las minas de Almadén o de Idria (Yugoslavia) y se transportaba en unos odres de piel y en buques especiales, llamados por ello azogueros. Esta mercancía era un monopolio de la Corona.

A lo anterior cabe añadir algunas otras mercancías frecuentes, como el hierro vizcaíno y los pertrechos de guerra, que se enviaban con destino a las guarniciones militares.

Los impuestos eran la verdadera razón de ser del monopolio, y la causa por la cual el sistema se prolongó tantos años. Se cobraba infinidad de ellos. Aparte de la avería, ya mencionada, estaban los de alcabala, almojarifazgo, visitas y registros, palmeo, tonelada, San Telmo, etcétera. Alcabala y almojarifazgo se impusieron en 1543 y eran respectivamente un impuesto a las ventas y un derecho de aduana. La alcabala que se recaudaba al entrar en los puertos americanos era el 5 por 100 del valor de la mercancía y el 2,5 por 100 a la salida. El almojarifazgo era del 5 por 100 para los artículos que salían de España (2,5 por 100 para los importados) y del 10 por 100 al entrar en América. Había además otros gravámenes extraños con destino al Hospital de San Juan de Dios, de San Lázaro, la Inquisición, etcétera.

Las reparaciones de los buques, el embarque de los fardos, los registros y



Izquierda, ataque corsario contra Cartagena de Indias, en 1586 (grabado de Boazzio). Arriba, América Austral a finales del siglo XVI

el cobro de impuestos demoraban mucho la salida para América. A veces se recibían noticias de que el mercado americano estaba saturado de manufacturas europeas y se postergaba aún más la partida.

Cuando finalmente estaba todo listo, con la carga bien asegurada, se embarcaban tripulantes y pasajeros y se daba la orden de emprender el viaje. Los navíos bajaban por el Guadalquivir hacia San Lúcar de Barrameda, donde se hacía la tercera y última visita, cuyo objetivo exclusivo era averiguar si los buques cumplían las condiciones de navegabilidad requeridas y si no se habían embarcado más fardos de los autorizados.

La travesía

La flota abandonaba el litoral peninsular y empezaba su singladura por el llamado Mar de las Yeguas, que era la parte del océano existente entre San Lúcar y Canarias. Se cubría en unos diez o doce días, dependiendo de las condiciones de la mar. En cabeza iba la Capitana, con estandarte izado en el mayor. Luego, los mercantes. Cerrando la formación, la Almiranta, con insignia izada en el mástil de popa. Los restantes buques de guerra iban a barlovento de los mercantes, para aproximarse a ellos rápidamente en caso de ataque.

El viaje era muy lento, pues los navíos iban repletos de carga. Los más pesados imponían su *andar* al resto de la flota: La travesía resultaba por ello extraordinariamente larga, lo que obligaba a llevar mucha bebida y alimentos para los tripulantes, un peso muerto que incidía a su vez en alargar más el mismo viaje. Frecuentemente se tardaban hasta dos meses y medio en una carrera que un navío ligero podía cubrir en sólo tres semanas.

Desde Canarias la flota se adentraba en el denominado Mar de las Damas, porque se decía que hasta las mujeres podían gobernar allí las embarcaciones, dadas las condiciones ideales de navegación que solían existir, con los vientos alisios soplando de popa. El viaje se hacía entonces más monótono, acompañado del interminable crujir de las arboladuras y el rechinar de los cables. A veces se ordenaban zafarranchos de combate para tener entrenada a la tropa y marinería frente a un posible ataque enemigo, y esto era quizá lo único que rompía el





tedio. La única distracción a bordo eran los oficios religiosos, a los que tenían que acudir todos. Los pasajeros no podían jugar ni blasfemar. Se daba la comida dos veces al día. Los pajes la servían a los pasajeros. Al principio no era mala pues constaba de carne, verduras y frutas, pero se acababan pronto y empezaban las legumbres para terminar en la sempiterna dieta de tasajo, miel, queso y aceitunas. La marinería comía casi exclusivamente tasajo.

Al llegar la noche se encendía el gran fanal en la Capitana, que guiaba la flota. Algunos buques encendían también faroles de situación. Las horas transcurrían interminables, cantadas siempre por los grumetes con alguna advocación pía. El Mar de las Damas se atravesaba en un mes, al cabo del cual se alcanzaba usualmente la isla Dominica, donde se hacía una pequeña escala. Se bajaba a tierra y se hacían grandes comilonas. Quienes iban a América por primera vez contemplaban asombrados a los habitantes, el paisaje, etcétera. La recalada era breve, pues había que proseguir para Veracruz o para Nombre de Dios, y esto representaba otro mes más de viaje.

Sevilla, centro de partida de las flotas de Indias, a finales del siglo XVI (obra atribuida a Sánchez Coello, Museo de América, Madrid, foto de Joaquín Otero)

El arribo: las ferias

La flota de la Nueva España enfilaba desde la Dominica hacia Veracruz. Por el camino se iban desprendiendo de la misma los buques con destino a Honduras, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba. La flota de Los Galeones por su parte ponía rumbo a Cartagena, dejando en la travesía algunos mercantes que se dirigían a Margarita, La Guaira, Maracaibo y Riohacha. En Cartagena se hacía una larga escala de dos semanas, pues era necesario descargar la mercancía destinada al Nuevo Reino de Granada, que usualmente representaba el 25 por 100 de toda la que se llevaba a Tierrafirme. Luego se proseguía a Nombre de Dios, que era el verdadero terminal. En 1595 Francis Drake destruyó esta ciudad y fue sustituida por Portobelo, puerto que reunía mejores condiciones para albergar la flota y que fue fortificado por el ingeniero militar Antonelli.

El atraque de las flotas era saludado con grandes manifestaciones de júbilo. Subían a bordo las autoridades locales y los funcionarios encargados del cobro de impuestos, que revisaban todo y daban su aprobación. Se entregaba la valija procedente de la metrópoli y se daba la orden de partida a dos navíos de aviso que debían regresar a España con la correspondencia urgente y la noticia del feliz arribo de la flota.

Luego empezaba la descarga. Interminables caravanas de cargueros de color subían y bajaban por los planchones con los fardos a las espaldas. En el puerto todo era bullicio, pues había empezado la feria. Duraba al menos dos semanas y usualmente un mes. La de Portobelo se celebraba durante 45 días. A ella acudían no sólo los comerciantes con la plata contante y sonante, sino gentes de todos sitios para comprar o vender. Los precios se disparaban y cualquier chamizo se pagaba a precio de oro. Las autoridades instalaban por ello alhóndigas, con artículos de primera necesidad a unos precios asequibles, pero se especulaba con todo y en todos sitios; en las calles, en las plazas y en el puerto. Se vendían telas finas de Holanda, paños de Flandes, mantas de Quito, chicha, vino, aguardiente, ron, fritangas de cerdo y gallina, tortillas de maíz, cazabe, etcétera. Todo olía, todo chirriaba y todo entraba por los ojos. La marinería acudía a sus habituales pulquerías o chicherías. Otros preferían desquitarse del obligado abstencionismo del juego en los mil garitos. Se jugaba fuerte y podía ganarse o perderse una fortuna. Los burdeles hacían igualmente un magnífico negocio.



Las ferias tenían su contrapartida. Abundaban los pleitos, las reyertas y no eran raros los homicidios. Con todo, lo peor eran las epidemias que diezmaban a los feriantes. Todos los puertos caribeños eran insalubres y reunían las condiciones de humedad y calor idóneas para la propagación de los virus que se traían del Viejo Mundo. En Veracruz hubo tales mortandades que las autoridades decidieron trasladar su feria en el siglo XVIII a una población cercana, Jalapa, distante 16 leguas de la anterior, pero en un clima más sano.

La conexión americana y oriental

No todo era compraventa y disipación. También se aprovechaba el período de inactividad de las naves para carenarlas y aderezarlas para la próxima travesía.

Los terminales de las flotas eran las vías de conexión con una complejísima red americana configurada sobre los dos océanos, que se prolongaba luego por el Pacífico hasta el Oriente. Las flotas de Indias transportaban por ello mercancías procedentes de cuatro continentes: el europeo, el americano, el asiático y el oceánico, ya que en definitiva Filipinas estaba en Oceanía. Si a esto le añadimos la trata de negros podríamos decir que los comerciantes españoles manejaron un verdadero negocio mundial, el primero de su género. De aquí que les salieran tantos imitadores.

El funcionamiento de las flotas exigía la existencia de otras flotas auxiliares americanas que redistribuían sus productos y les suministraban a la vez los que luego conducirían a Europa. Desde un punto de vista teórico estas flotas debían colocar al alcance de las primeras sus mercancías en el momento en que ellas llegaban de la metrópoli, para así acelerar los trasvases. La realidad es que esto no sucedió casi nunca, a causa de múltiples factores:



Izquierda, Francis Dake, azote de las ciudades costeras de América durante el último tercio del siglo XVI, hasta su muerte en 1596. Arriba, reclutamiento de tripulaciones (detalle de una lámina de *Civitates Orbis Terrarum*, de Braun, Instituto Municipal de Historia, Barcelona)

vientos poco favorables, tempestades, negociaciones demoradas, trámites engorrosos, etcétera.

La intercomunicación oceánica

Las flotas auxiliares eran tres en realidad: la del Caribe y dos en el Pacífico meridional y septentrional. Estas últimas movían unos circuitos comerciales que se internaban hasta el Río de la Plata y Filipinas.

Todo el engranaje descansaba en los puntos de enlace de las flotas, que eran los terminales de Cartagena, Portobelo y Veracruz (a veces La Habana) para la negociación con el Caribe, y los de Acapulco y Panamá, para el comercio con el Pacífico y el Oriente. La comunicación entre Veracruz y Acapulco se realizaba a través de un larguísimo camino que atravesaba México de costa a costa y llegaba hasta la misma capital del país. Afortunadamente, era muy funcional ya que por parte del mismo transitaba también la plata mexicana que venía del Norte y bajaba desde México hasta la costa.

La comunicación de Panamá con Portobelo, unas 60 millas, se efectuaba



Arriba, mapa de América, tal como era conocida a finales del siglo XVI (del *Theatrum Orbis Terrarum*, de Abraham Ortelius). Abajo, esquema del viaje de ida y vuelta del Galeón de Manila entre las islas Filipinas y Acapulco

por medio de un pequeño camino llamado De Cruces, que desembocaba en la parte alta del río Chagres, utilizado entonces para conectar con Portobelo. Era una vía transístmica, paralela a lo que hoy es el Canal de Panamá, y constituía un verdadero cuello de botella del comercio. Por él pasaba necesariamente toda la plata peruana. De aquí que fuera el sueño dorado de cualquier pirata. Alguno de ellos, como Henry Morgan, logró cruzarlo con éxito y apoderarse de la ciudad de Panamá en el momento en que estaba allí toda la plata peruana para ser traspasada a la flota del otro océano, e hizo su verdadero agosto. Pero esto fue el premio mayor de la lotería pirática. Lo normal es que se fracasara en el intento, como les ocurrió a los más renombrados *perros del mar*.

Las flotas subsidiarias

Las flotas americanas subsidiarias eran de pequeño o mediano tonelaje y estaban formadas por buques construidos principalmente en el Nuevo Mundo. La del Caribe procedía principalmente de astilleros cubanos y cartageneros. La del Pacífico, de los mexicanos y quiteños (Guayaquil).

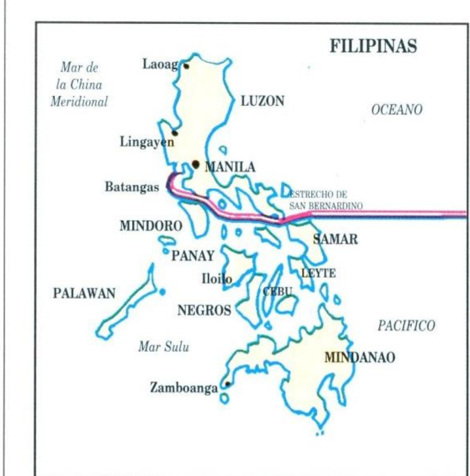
La flota americana del Caribe era enorme y se componía fundamentalmente de embarcaciones pequeñas (barcas, canoas, guairos, etcétera.) que enlazaban numerosos puertos: los de Cuba (La Habana, Santiago, Matanzas), Puerto Rico (San Juan, Ponce), Santo Domingo (la capital, Puerto Príncipe), Venezuela (Cumaná, La Guaira, Puerto Cabello, Coro, Maracaibo), el Nuevo Reino de Granada (Riohacha, Santa Marta, Cartagena), además de los centroamericanos y mexicanos. El Caribe era en realidad un verdadero Mediterráneo y poseía una red autónoma de producción y consumo que servía de apoyo a las flotas metropolitanas. Durante los primeros años le proporcionó renglones de escasa importancia para la exportación a Europa, pero esto fue cambiando con el transcurso de los años y en el siglo XVIII le suministraba productos muy cotizados, como el cacao, el azúcar, el tabaco, el añil, el algodón y los cueros. La flota del Caribe los colocaba en los puntos clave donde tocaban las flotas y entraban así en los circuitos internacionales.

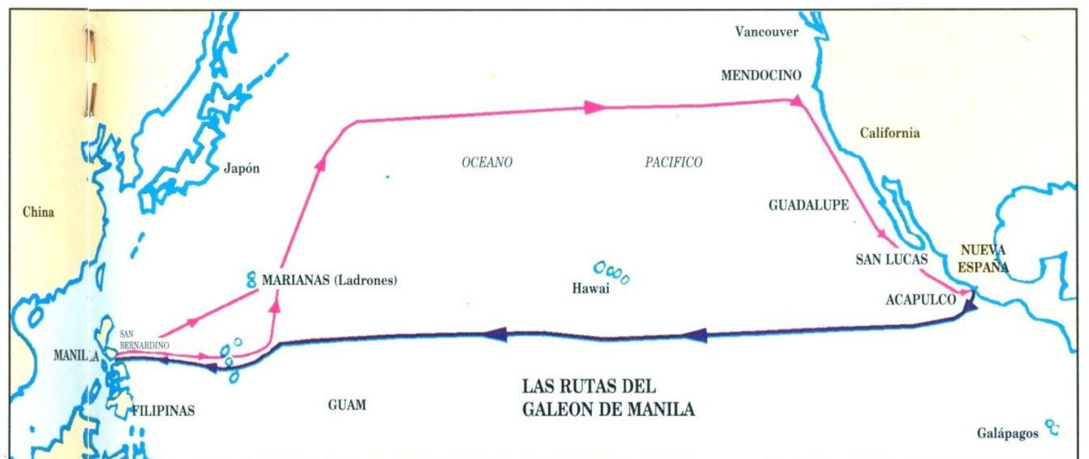
La existencia de dos flotas americanas en el Pacífico obedecía a los intereses metropolitanos, que trataban de cortar la comunicación entre los dos virreinatos, para evitar la existencia de un circuito interno ajeno al control estatal, así como la fuga de plata hacia el Oriente. La frontera entre ambas estaba a la altura de Panamá, zona que naturalmente se convirtió en la confluencia de ambos submercados.

La flota del Pacífico septentrional tenía su centro en Acapulco, a donde llegaban los productos de Guatemala, El Salvador y Nicaragua (principalmente de los puertos de Acajutla y Realejo), pero su verdadero negocio era el Galeón de Manila, del que hablaremos en el punto siguiente con más detalle.

La flota del Pacífico meridional tenía su base en El Callao, y se denominaba Armada del Sur. Hacía la ruta El Callao-Panamá, con escalas en Trujillo y Paita. En este camino se le unía el llamado *navío del oro*, que venía de Guayaquil con los caudales del reino de Quito. Esta flota transportaba la plata de Potosí, llevada anteriormente a El Callao desde el puerto de Arica, así como los caudales del reino de Chile, que habían arribado procedentes de Valparaíso. En realidad la Armada de la Mar del Sur recogía todo el negocio y tesoros de Suramérica, a excepción de los de Tierrafirme (Venezuela y Colombia) y los conducía a Panamá para su trasvase a Portobelo. La Armada de la Mar del Sur regresaba luego con las mercancías europeas hacia el Perú, pero solía descargar pasajeros y hasta artículos en Paita, ya que las corrientes contrarias le obligaban luego a adentrarse en el océano, dando un largo rodeo para alcanzar finalmente El Callao.

Ante el temor de que la plata del Perú cayera en manos de piratas se procuró que la Armada de la Mar del Sur se sincronizara con la flota de Los Galeones. De aquí que cuando se autorizaba la salida de una flota partía un navío de aviso o *buscarruidos* hacia Portobelo, para que se pusiera en mar-







Trabajos marineros de la época: arriba, sirga de buques en Barcelona; derecha, calafateo de una embarcación (ilustraciones de la obra *Das Trachtenbusch*, de Weiditz, siglo XVI)

cha todo el mecanismo suramericano. La idea es que al tiempo que los galeones partían de Cádiz lo hicieran también los buques que llevaban los tesoros de Chile (Valparaíso), Alto Perú (Arica), Perú (Callao) y Quito (Guayaquil), para confluir en Panamá al tiempo que la flota alcanzaba Portobelo. De esta forma se haría un simple cambio de plata por manufacturas a través del Camino de Cruces, pero esto no sucedió jamás. La plata tenía que permanecer así en el istmo durante meses, expuesta al peligro de un ataque pirata y, lo que era peor, al saqueo sistemático de los comerciantes y autoridades españolas, que siempre solían mermar su valor considerablemente, empleándola para adquirir mercancía de contrabando.

Decir que la flota de Los Galeones llevaba a Portobelo las manufacturas que necesitaban los habitantes del Río de la Plata puede parecer exótico, pero así era en efecto. A esto había conducido la voracidad monopolista de los comerciantes sevillanos. Las mercancías destinadas a dicho territorio se transportaban de Portobelo a Panamá, se cargaban luego en la Armada de la Mar del Sur y se conducían a El Callao o Arica, desde donde eran movidas a lomo de mula hasta la sierra por uno de los dos caminos alternativos. Una vez en el Alto Perú otras recuas de mulas las bajaban por Salta, La Rioja y Córdoba hasta el mismo Río de la Plata, condenado por este artilugio a recibir los artículos más costosos de América a causa de los fletes (tanto marítimos, como terrestres). Afortunadamente el Río de la Plata tenía que sostener abierta la ruta hasta el Alto Perú por necesidad, ya que le servía para exportar su ganado a la zona minera y para importar la plata que necesitaba su desarrollo económico, pero eso no justificaba en modo alguno que las exportaciones europeas tuvieran que dar un rodeo semejante, pudiendo importarlas directamente por el frente atlántico. La política de la Corona, que se plegó a los intereses de los comerciantes monopolistas, consideraba que el Río de la Plata representaba un peligro para la fuga de plata potosina y se decidió por ello clausurarlo como clave comercial, dejándolo descolgado de todas las conexiones marítimas hispanoamericanas. Ante las protestas

continuas de los porteños, que manifestaron lo absurdo de tener que recibir lo que necesitaban por una ruta tan poco funcional (Tucumán-Charcas-Callao-Océano Pacífico-Panamá-Portobelo-Atlántico Norte-Sevilla), se autorizó un navío de permiso al año que iba desde Sevilla a Buenos Aires, pero esto no satisfizo a los rioplatenses, que siguieron demandando la apertura de su puerto al comercio atlántico. La situación no se arregló en realidad hasta el siglo XVIII con la creación del nuevo virreinato.

El Galeón de Manila

El Galeón de Manila fue la prolongación en el Pacífico de la Flota de la Nueva España, con la que estaba interrelacionado. La conquista y colonización de Filipinas y el posterior descubrimiento de la ruta marítima que conectaba dicho archipiélago con América (efectuado por Urdaneta siguiendo la corriente del Kuro Shivo) permitieron realizar el viejo sueño colombino de conectar con el mundo asiático para realizar un comercio lucrativo.

El Galeón de Manila fue en realidad esto, un galeón de unas 500 a 1.500 toneladas (alguna vez fueron dos galeones), que hacía la ruta Manila-Acapulco transportando una mercancía muy costosa, valorada entre 300.000 y 2.500.000 pesos. Su primer viaje se realizó el año 1565 y el último en 1821 (este galeón fue incautado por Iturbide). La embarcación se construía usualmente en Filipinas (Bagatao) o en México (Autlán, Jalisco). Iba mandada por el comandante o general y llevaba una dotación de soldados. Solían viajar también numerosos pasajeros, que podían ayudar en la defensa. En total iban unas 250 personas a bordo.

La ruta era larga y compleja. Desde Acapulco ponía rumbo al sur y navegaba entre los paralelos 10 y 11, subía luego hacia el oeste y seguía entre los 13 y 14 hasta las Marianas, de aquí a Cavite, en Filipinas. En total cubría 2.200 leguas a lo largo de 50 a 60 días. El tornaviaje se hacía rumbo al Japón, para coger la corriente del Kuro Shivo, pero en el año 1596 los japoneses capturaron dicho galeón y se aconsejó un cambio de itinerario. Partía entonces al sureste hasta los 11 grados, subiendo luego a los 22 y de allí a los 17. Arribaba a América a la altura del cabo Mendocino, desde donde bajaba costeando hasta Acapulco. Lo peligroso de la ruta aconsejaba salir de Manila en julio, si bien podía demorarse hasta agosto. Después de este mes era imposible realizar la travesía, que había que postergar durante un año. El tornaviaje demoraba cinco o seis meses y por ello el arribo a Acapulco se efectuaba en diciembre o enero. Aunque se intentó sostener una periodicidad anual, fue imposible de lograr.

El éxito del Galeón de Manila era la plata mexicana, que tenía un precio muy alto en Asia, ya que el coeficiente bimetálico existente la favorecía en relación al oro. Digamos que en Asia la plata era más escasa que en Europa. Esto permitía comprar con ella casi todos los artículos suntuosos fabricados en Asia, a un precio muy barato y venderlos luego en América y en Europa con un inmenso margen de ganancia (fácilmente superior al 300 por 100).



Los terminales de Manila y Acapulco constituyeron en su tiempo los emporios comerciales de los artículos exóticos y sus ferias fueron más pintorescas que ninguna. En Manila se cargaban bellísimos marfiles y piedras preciosas hindúes, sedas y porcelanas chinas, sándalo de Timor, clavo de las Molucas, canela de Ceilán, alcanfor de Borneo, jengibre

de Malabar, damascos, lacas, tibores, tapices, perfumes, etcétera. La feria de Acapulco se reglamentó en 1579 y duraba un mes por lo regular. En ella se vendían los géneros orientales y se cargaba cacao, vainilla, tintes, zarzaparrilla, cueros y, sobre todo, la plata mexicana contante y sonante que hacía posible todo aquel milagro comercial.

La mercancía introducida en América por el Galeón de Manila terminó con la producción mexicana de seda y estuvo a punto de dislocar el circuito comercial del Pacífico. La refinadísima sociedad peruana demandó pronto las sedas, perfumes y porcelanas chinas, ofreciendo comprarlas con plata potosina y los comerciantes limeños decidieron librar una batalla para hacerse con el negocio. A partir de 1581 enviaron directamente buques hacia Filipinas. Se alarmaron entonces los comerciantes sevillanos, que temieron una fuga de plata peruana al Oriente y en 1587 la Corona prohibió esta relación comercial directa con Asia. Quedó entonces el recurso de hacerla a través de Acapulco, pero también esto se frustró, pues los negociantes sevillanos lograron en 1591 que la Corona prohibiera el comercio entre ambos virreinatos.



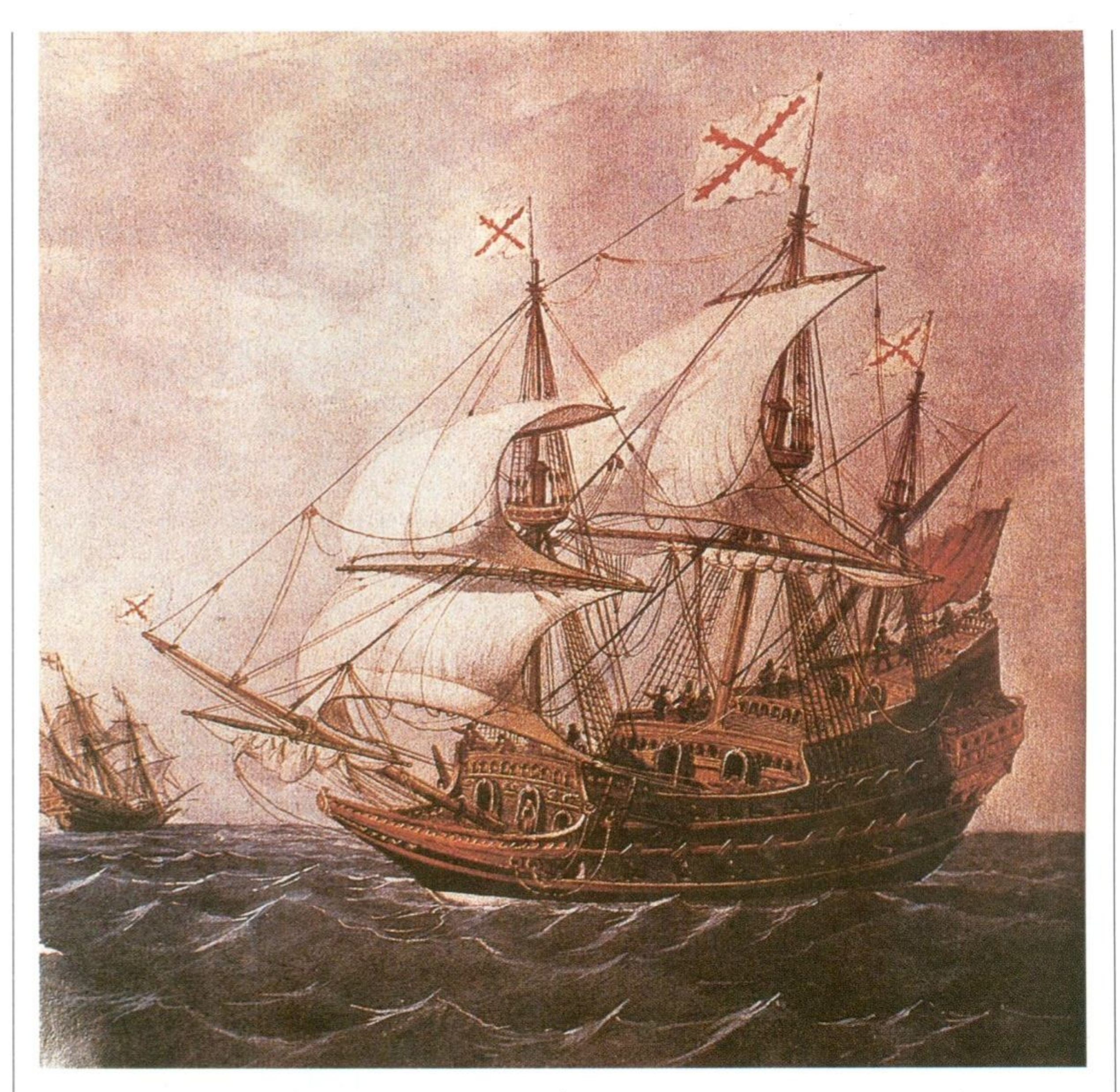
Naturalmente los circuitos comerciales no se destruyen a base de prohibiciones y el negocio siguió, pero por vía ilícita. A fines del siglo XVI México y Perú intercambiaban casi tres millones de pesos anuales y a principios de la centuria siguiente el Cabildo de la capital mexicana calculaba que salían de Acapulco para Filipinas casi cinco millones de pesos, parte de los cuales venía del Perú. Esto volvió a poner en guardia a los defensores del monopolio sevillano, que lograron imponer restricciones al comercio con Filipinas. A partir de entonces se estipuló que las importaciones chinas no excediesen los 250.000 pesos anuales y los pagos en plata efectuados en Manila fuesen inferiores a medio millón de pesos por año. Todo esto fueron incentivos para el contrabando, que siguió aumentando. En 1631 y 1634 la monarquía reiteró la prohibición de 1591 de traficar entre México y Perú, cosa que por lo visto habían olvidado todos. Hubo entonces que recurrir a utilizar los puertos intermedios del litoral pacífico, como los centroamericanos de Acajutia y Realejo, desde donde se surtía cacao de Soconusco a Acapulco, de brea al Perú y de mulas (de la Cholulteca hondureña), zarzaparrilla, añil, vainilla y tintes a Panamá, lo que encubría en realidad el tráfico ilegal entre los dos virreinatos.

El tornaviaje

Una vez realizada la negociación, los mercantes de ambas flotas, la de Nueva España y la de Tierrafirme, debían dirigirse hacia La Habana, donde les esperaban los buques de guerra de escolta. Desde allí se emprendía el viaje de regreso a España.

Los buques iban llegando lentamente, mientras bullía la actividad en el puerto. Se aprovechaba el tiempo para carenar y preparar las naves para la larga navegación. Muchas veces esta espera se hacía interminable y venía ocasionada por desacuerdos entre los comerciantes. A veces había que esperar un solo buque que se había quedado rezagado. Entretanto era preciso pagar los jornales de los marineros, mantener los buques inactivos, aguantando el oleaje y ver cómo se deterioraba la carga de productos perecederos. Había que partir antes del 10 de agosto, ya que en caso contrario sobrevendría un desastre en el Canal de la Bahama. Si para esa fecha no había logrado prepararse el tornaviaje, se retrasaba hasta el año siguiente. En tal caso se procedía a descargar la plata para almacenarla en los fuertes.

El tornaviaje era mucho más peligroso que la venida, pues aparte del riesgo de huracanes y temporales estaba el peligro de la piratería, que aumentaba en consonancia con el valor de la carga que se transportaba; el te-



Izquierda, puerto de La Habana a mediados del siglo XVII, en la orla de un mapa de Guillermo Blaeuw. Arriba, galeón español del siglo XVII (por Rafael Monleón, 1885, Museo Naval, Madrid)

soro real (plata procedente de impuestos y tributos cobrados) y las remesas de los comerciantes. La plata llegó a representar entre el 85 por 100 y el 95 por 100 de los cargamentos indianos a la Península hasta que se produjo la contracción de tales envíos a partir de la segunda década del siglo XVII. La ruta de regreso terminaba además en un embudo, que era la boca del Guadalquivir fácilmente accesible desde los puertos europeos.

Cuando todo estaba listo se hacía aguada, se cargaban los víveres para la travesía y se daba la orden de partida. Los buques volvían a colocarse en posición de travesía. No se enviaba ningún navío de aviso a la Península, para no alertar a los piratas. En la metrópoli no se sabía nunca la fecha de regreso de las flotas. La primera noticia de su arribo era verlas llegar a San Lúcar.

Desde La Habana se dirigían al Canal de la Bahama, siempre amenazante. Era la vieja ruta del piloto Alaminos entre Cuba y La Florida. En su fondo yacía multitud de galeones cuyos hundimientos se contaban siempre por la marinería. Pasado el Canal se enrumbaba hacia Europa.

El peligro corsario y pirata aumentaba al llegar a las Azores. A veces se enviaban buques de guerra de refuerzo a estas islas, para esperar la llegada de las flotas. Desde las Azores se dirigían a Portugal. No era rara una recalada en el Algarve para descargar el



Galeotes cargando una nave (arriba) y manera de transportar los caballos en los buques (derecha), según Weiditz, siglo XVI

contrabando. Finalmente se alcanzaba el suroeste español y por último a San Lúcar, desde donde los galeones comenzaban a remontar con dificultad el Guadalquivir para llegar al puerto fluvial de Sevilla, ciudad que tuvo el monopolio comercial de Indias hasta entrado el siglo XVIII. La Corona tuvo siempre miedo de que se perdiera plata americana si se abrían otros puertos peninsulares a la Carrera de las Indias y además le resultaba más cómodo controlar ésta desde un solo terminal, motivos por los cuales favoreció los intereses de la ciudad andaluza, que se convirtió gracias a las flotas en una de las más importantes de Europa. Su población pasó de 45.000 habitantes a fines del siglo XV a 130.000 a comienzos del XVII.

El aumento del tonelaje de los buques fue convirtiendo a Sevilla en un puerto inútil para el comercio indiano, ya que impedía la subida por la barra del Guadalquivir. En 1680 se decidió que los galeones partieran y llegaran a Cádiz, puerto que tenía mejores condiciones para esta negociación atlántica. Los comerciantes sevillanos hicieron el último esfuerzo por controlar el monopolio y fue lograr que la Casa de la Contratacion siguiera en su ciudad, con lo cual las flotas se organizaban marítimamente en Cádiz y burocráticamente en Sevilla. Este sistema funcionaría casi otros cuarenta años.

En Sevilla se descargaba la mercancía, se contaba la plata, se cobraban los impuestos, se pagaba a la marinería y se devolvía el armamento al arsenal. El numerario emprendía desde allí una larga ruta hacia los centros industriales europeos, que fabricaban las manufacturas que se comprarían para la flota siguiente.

El sistema fue siendo cada vez más lento. En el siglo XVII la mercancía procedente del Pacífico tardaba un año en llegar a España y dos la que venía de Filipinas. Normalmente el viaje de ida y vuelta de España a México llevaba un año, pues había que contar con la espera motivada por la formación de las flotas.

Casi siglo y medio duró la decadencia del sistema de flotas; la mayor parte de su existencia. Desde la tercera década del siglo XVII empezó a dar señales de ineficacia y a fines de dicha centuria era evidente su falta de operatividad. A comienzos del siglo XVIII se hicieron varios intentos por resucitar las flotas, pero todo fue inútil. Des-

de 1740 no hubo ya más flotas a Tierrafirme y sólo algunas a Nueva España. El parte de defunción de las flotas se firmó en 1778 cuando se dio el Reglamento de Libre Comercio.

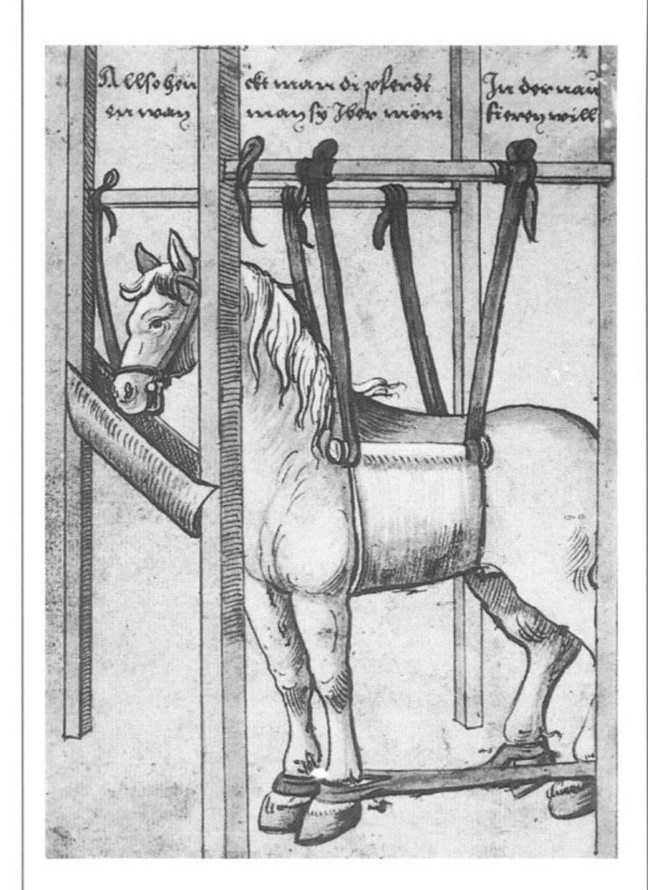
La lenta agonía del siglo XVII

La agonía del sistema de flotas comenzó tan pronto como dejaron de transportar los dos artículos claves que justificaban su existir: la plata americana y los artículos suntuosos para los criollos. Las remesas de metal argentífero empezaron a decrecer desde 1620 y llegaron a restringirse extraordinariamente a partir de mediados del siglo XVII. Las causas que motivaron esta disminución constituyen uno de los temas más polémicos en la historia de América y no vamos a referirlas aquí, dada su complejidad. Sean cuales fueren (crisis de producción minera, reinversión de los capitales mineros en la agricultura, mayores necesidades administrativas y defensivas o fuga de numerario a Asia) lo indudable es que las flotas transportaban cada vez menos plata a su metrópoli.

La otra circunstancia fue que España perdió el monopolio de introducir artículos suntuarios en América, pues aparecieron competidores ingleses, franceses y holandeses, que los llevaban a mejores precios, ya que no tenían que pagar tantos impuestos, ni los gastos de las flotas. La inmensa costa atlántica americana se prestaba además favorablemente al contrabando, suministrando infinidad de radas, calas y surgideros en los que era muy fácil realizar las introducciones ilegales (incluso contaban frecuentemente con la aquiescencia de las propias autoridades). El contrabando había comenzado a operar bajo tutela inglesa durante la segunda mitad del siglo XVI, pero no adquirió dimensiones alarmantes hasta un siglo después, cuando contó con el apoyo de Jamaica (conquistada por los británicos en 1655) y de las numerosas islas ocupadas en el Caribe por los franceses, holandeses, daneses y hasta suecos (Curaçao, Saint Thomas, San Eustaquio, islas Vírgenes, etc.). Desde ellas pudieron suministrar sus manufacturas europeas a los criollos, sin necesidad de utilizar a los españoles como intermediarios.

Los monopolistas sevillanos empezaron a distanciar cada vez más las flotas y a restringir sus arqueos, únicas medidas con las que imaginaron resolver el problema de la competitividad foránea. No sirvieron para nada, pues mientras más distanciaban las flotas más dejaban el terreno abonado al contrabando, que seguía inundando el mercado americano. Las flotas salieron cada dos años, luego cada tres y finalmente cada cuatro o cinco años. El problema fue peor para la flota de Los Galeones que para la flota de la Nueva España. Así, durante los últimos 20 años del siglo XVII sólo hubo cuatro flotas a Tierrafirme (lo que da una periodicidad promedio de una cada cinco años) y nueve a Nueva España (2,2 por año).

La Guerra de Sucesión surgida a comienzos del siglo XVIII agravó la situación, pues durante la misma las naves francesas negociaron abiertamente

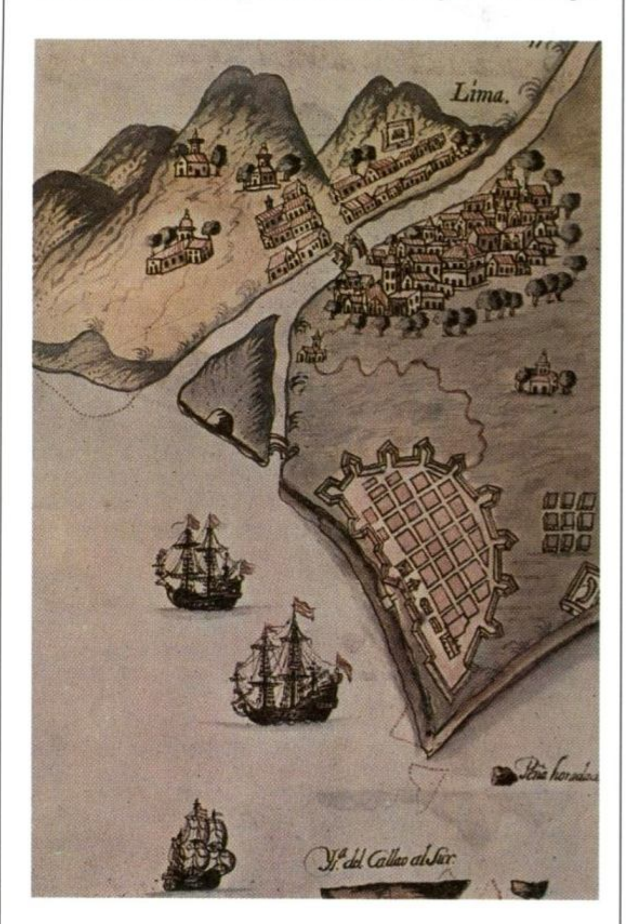


en los puertos españoles, amparadas en la excusa de que pertenecían a una nación aliada con España. El mercado americano se vio repleto de mercancía francesa, con la consiguiente alarma de los ingleses, que al aceptar finalmente la llegada de un Borbón al trono de España impusieron la condición de

que se les otorgase el permiso para negociar con un buque al año, llamado por ello el *Navío de Permiso,* así como el monopolio de la trata de esclavos. Estas condiciones, aceptadas por la Paz de Utrecht, significaron en la práctica un descarado contrabando británico en Hispanoamérica, esta vez legalizado. El Navío de Permiso se repostaba siempre en alta mar con nuevos géneros que traían otras naves desde Jamaica, con lo cual se convertía realmente en 10 ó 20 navíos de permiso. En cuanto a la trata de esclavos fue también utilizada para descargar mercancía, con el pretexto de que los esclavos necesitaban vestidos y alimentos.

Las reformas de Felipe V

Felipe V trató de restringir el contrabando reorganizando mejor el viejo



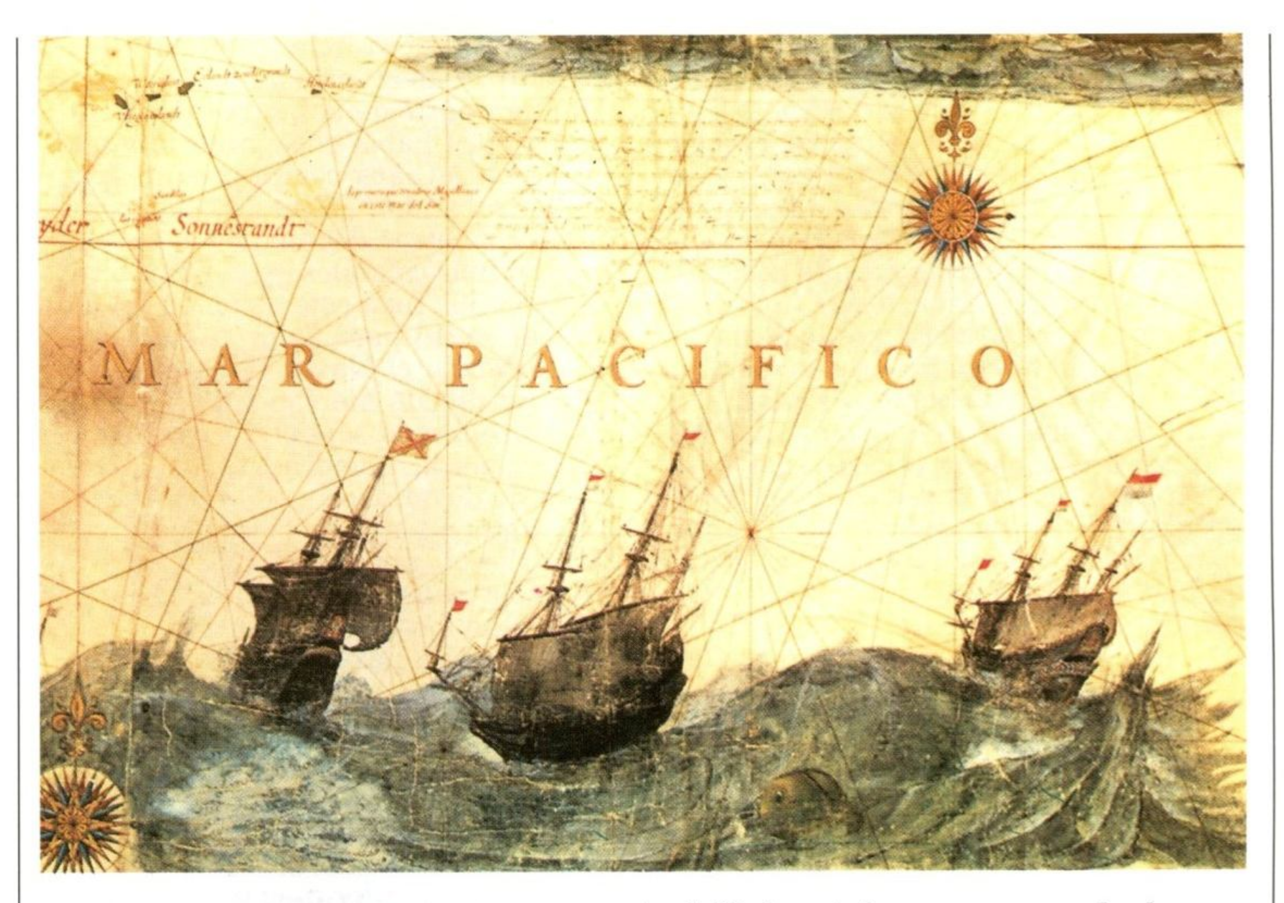
régimen de flotas. La acción reformista se inició apenas instalado en el trono de España y su primera manifestación notable fue acabar con la bicefalia de que Sevilla organizase las flotas y Cádiz las pusiera en marcha. Felipe V ordenó que la Casa de la Contratación se trasladase a Cádiz, cosa que se efectuó el 12 de mayo de 1717. A partir de entonces Cádiz asumió plenamente el monopolio de la Carrera de las Indias que antes tuviera su rival Sevilla. La hegemonía gaditana durará así los últimos 60 años del sistema de flotas.

Otras reformas importantes se dieron a lo largo de los años 1717, 1718 y 1719, que culminaron en un nuevo reglamento para las flotas, promulgado oficialmente el 5 de abril de 1720 bajo el nombre de *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos,* conocido vulgarmente como el *Real Proyecto de 1720.* Fue en realidad la expresión de la política de Patiño.

El Real Proyecto de 1720 pretendió resolver las nuevas necesidades de la metrópoli poniendo parches al viejo sistema de flotas. Las nuevas necesidades eran dos: dar salida a las manufacturas de la incipiente industria peninsular y recaudar más dinero para la Real Hacienda, necesario para toda la política reformista borbónica. Estableció así un régimen proteccionista de las manufacturas españolas, rebajando sus impuestos hasta un 85 por 100 de lo que pagaban en 1711 y se aumentaron los que se cobraban a las extranjeras (paños hechos con hilo de Flandes, canela y pimienta, etcétera). Para aumentar la Real Hacienda se elevaron los derechos de importación de los metales preciosos, siguiendo la orientación de 1717: el oro pagaría el 2 por 100 (en 1711 abonaba sólo el 1,5 por 100) y la plata, el 5 por 100 (en 1711 era el 4 por 100). Se suprimieron además algunos impuestos absurdos de escasa rentabilidad y se racionalizaron otros, incluyéndolos en unos más globales.

El Real Proyecto de Flotas de 1720

En cuanto al mecanismo de las flotas se pretendió arreglarlo mediante un funcionamiento más eficaz. La Corona prometía en el prólogo del Real Proyecto que en el futuro suministraría los buques de guerra necesarios para la escolta de los mercantes y aseguraba que mantendría rígidamente un calendario para ambas flotas. La flota de la Nueva España saldría el 1 de junio y la flota de Los Galeones el 1 de septiembre, sin atender a los recla-



Izquierda, Lima y el puerto fortificado de El Callao (detalle de una carta de marear). Arriba, buques capeando el temporal (detalle de una carta náutica de Hessel Gerritsz, 1622, Biblioteca Nacional, París)

mos de los comerciantes, que habían originado enormes retrasos en el pasado.

Igualmente se reglamentaron las permanencias de las flotas en Indias. Los galeones debían completar todas sus operaciones en Cartagena y Portobelo durante un plazo máximo de 50 días. En el tornaviaje no podrían hacer más que una sola escala en La Habana y de dos semanas de duración.

Para cubrir las bajas por enfermedad, muerte o deserción de los tripulantes —lo que igualmente originaba muchos retrasos— se ordenó que cada flota fuera acompañada de un buque de pequeño calado en el que irían embarcados los suplentes.

La primera flota que salió bajo la nueva reglamentación fue la mandada por el general Fernando Chacón en 1720 y constaba de 19 navíos (tres de ellos, de guerra) que transportaban un cargamento de 4.377,6 toneladas. Iba a Nueva España y partió ya con retraso; el 7 de agosto, en vez del 1 de junio que estaba previsto. Llegó a Veracruz el 26 de octubre, pero no pudo descargar las mercancías a causa del vendaval que asoló la costa mexicana hasta enero de 1721. La feria de Jalapa se hizo en febrero, pero no con la rapidez que estaba ordenada. Los flotistas y los comerciantes novohispanos no pudieron ponerse de acuerdo en los precios y el virrey tuvo que intervenir para fijarlos. La compraventa se estancó además por otra causa y fue que los comerciantes mexicanos pensaron con muy buen criterio que las prisas obligarían a los flotistas a vender a menor precio para desembarazarse de lo que habían traído. A todo esto se sumó un imprevisto y fue que el virrey de Perú, Príncipe de Santo Buono, que debía embarcar en dicha flota con destino a España, se demoró muchos días. Total, que la flota que debía partir el 15 de abril salió un mes y medio más tarde, el 29 de mayo y con la amarga experiencia de que el calendario fijo había estropeado todo el negocio. En Jalapa se quedó además mucha carga sin vender. Esta experiencia incidió en la orden de 1722 que prohibía la celebración de nuevas ferias en Jalapa. Al año siguiente se ordenaba al virrey de México que las ferias futuras se hicieran por el método antiguo.

Peor fue el caso de la flota de Los Galeones. Debió zarpar en 1720 pero

se retrasó ocho meses, hasta junio de 1721, con lo que resultó que fueron los primeros galeones que arribaban a Tierrafirme desde hacía 14 años. Estaba formada por trece navíos (cuatro de ellos de guerra) con un cargamento de 2.047 toneladas. La dirigía don Francisco de Guevara, quien para acelerar las negociaciones envió desde Canarias un navío de aviso para que la Armada de la Mar del Sur se pusiese en marcha y condujese rápidamente a Panamá la plata que debía venir a España. La flota llegó a Cartagena el 5 de agosto de 1721, pero no había rastro de la plata peruana. En Lima no se iniciaron las conversaciones para preparar la Armada hasta noviembre de dicho año. Hacía tanto tiempo que no se despachaba tal flota, que nadie sabía ya hacer los contratos y hubo que buscar los modelos en los archivos del siglo anterior. Luego resultó que los buques no tenían las condiciones mínimas de navegabilidad y hubo que repararlos. Total, que la Armada no llegó a Panamá hasta el mes de abril de 1722, ocho meses después del arribo de los galeones.

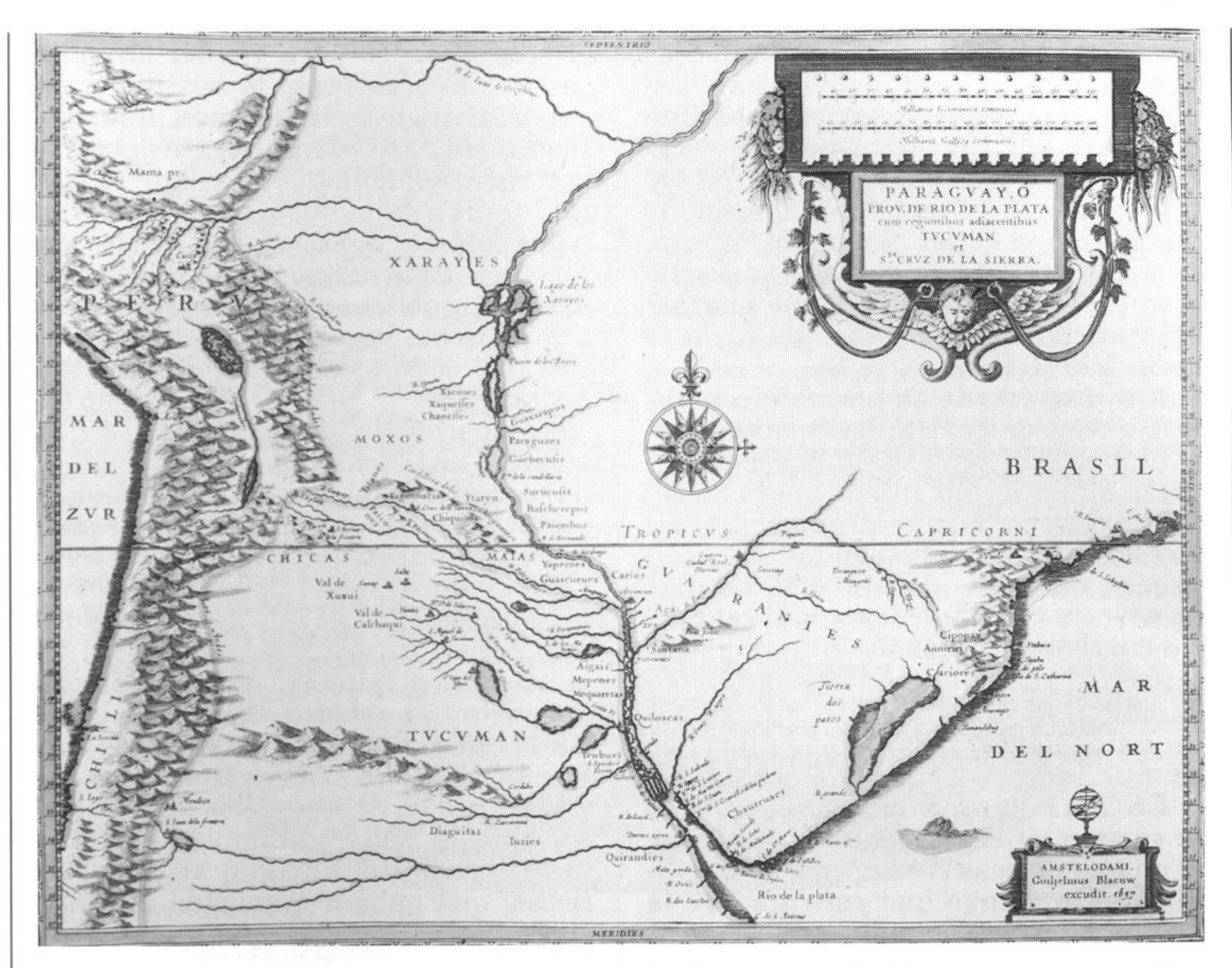


Todavía faltaban más desventuras. El paso de la plata peruana por el río Chagres fue muy dificultoso, pues se había obstruido hacía tiempo y no se había drenado, ya que no se utilizaba. Varias canoas con fardos naufragaron y fue imposible recuperar su carga. Luego resultó que en la feria de Portobelo no había suficiente dinero para comprar la mercancía venida de Europa. Gran parte de la que se había traído del Perú había desaparecido misteriosamente (para comprar mercancía de contrabando). Hubo que esperar la llegada de otros dos buques de El Callao con más caudales, que arribaron el 30 de junio. Todo este esfuerzo resultó además inútil pues de pronto apareció en Portobelo el Navío de Permiso inglés, vendiendo mercancías más baratas y aceptando sólo el 25 por 100 en efectivo por las compras. En los alrededores de dicho puerto se habían instalado otros 11 navíos contrabandistas que hicieron una feria paralela La feria debía haber concluido el 31 de julio, pero hubo que retrasarla hasta fines de agosto para no perder el viaje. Cuando la flota se hizo a la mar de regreso a España quedaba aún mucha mercancía sin vender. Fue un desastre.

El fin de los galeones: la destrucción de Portobelo

Lo anteriormente dicho demostraba lo inoperante del sistema de flotas frente al contrabando y la política de Felipe V se centró entonces en reprimir éste mediante la vigilancia de las costas americanas. Se dieron numerosas patentes de corso y se realizaron capturas de buques ingleses, lo que naturalmente molestó al Gobierno británico.

Entretanto arbitristas y comerciantes hicieron infinitos memoriales y libros proponiendo fórmulas para mejorar el sistema comercial en América. Por su parte, la Corona intentó una nueva componenda de las flotas en 1735 con la *Real Cédula sobre el despacho de galeones y flotas y método de comezar los residentes en Indias con España.* Esta vez no se estableció ninguna periodicidad anual de las mismas, habida cuenta de la experiencia pasada. Simplemente se estipuló que los galeones saldrían cuando se recibieran las informaciones favorables desde Lima y que se procuraría que dicha fíota llegase a Cartagena al mismo tiempo que la Armada de la Mar del Sur arribaba a Panamá. Para la Flota de la Nueva España se fijó un máximo de 3.000 toneladas, más acorde con las



Izquierda, galeón español de mediados del siglo XVII (ilustración de la obra *Idea de un príncipe político-cristiano, representada en cien empresas*, de Diego Saavedra Fajardo, 1640). Paraguay y Río de la Plata (detalle de un mapa de Guillermo Braew, 1657)

necesidades reales y se ordenó que una tercera parte de las mismas fuera reservada obligatoriamente a los productos agrícolas españoles. Otra normativa fue la prohibición a los comerciantes de remitir dinero para sus compras de mercancía, disposición que luego fue revocada a causa de las protestas que despertó.

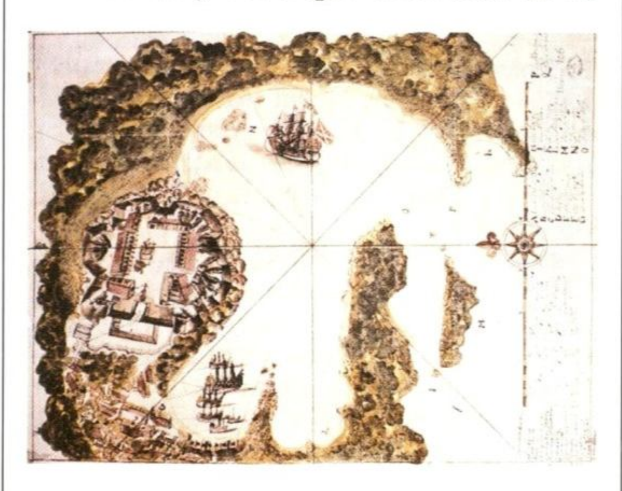
En conformidad con lo dispuesto salió en 1737 la flota de Los Galeones, mandada por Blas de Lezo. Constaba de seis mercantes y dos buques de guerra y transportaba sólo 1.891,3 toneladas de mercancías. Serían los últimos galeones que cruzarían el Océano. En 1738 se celebró la feria de Portobelo, que sería también la postrera de dicho puerto. La plata peruana, llegada a Panamá en la Armada de la Mar del Sur pocos meses después del arribo de la flota, no pudo llevarse ya a Portobelo, por temor a un ataque inglés. Permaneció en Panamá durante varios meses y posteriormente volvió al Perú, aunque bastante diezmada, como de costumbre.

Los obstáculos españoles al contrabando inglés, sumados a la perspectiva de perder en breve tiempo el Asiento de Negros y el Navío de Permiso condujeron a la Gran Bretaña a declarar una nueva guerra a España, llamada la Guerra de la Oreja, pues la Cámara de los Comunes la formalizó después de una tempestuosa sesión en la que el capitán Jenkins se presentó exhibiendo la oreja que le había cortado un corsario español cuando intentaba realizar su negocio ilegal, prueba de la crueldad que practicaban los papistas españoles, según informó a la Cámara. No vamos a ocuparnos de este conflicto, pero sí a señalar que se había preparado mucho antes y minuciosamente. El almirante Vernon había partido en julio de 1739 hacia Jamaica para desencadenar un ataque fulminante sobre las colonias españolas. Allí dispuso, en cuanto se oficializó la declaración de guerra (mes de octubre), que el objetivo fuese Portobelo, terminal de la

flota de Los Galeones. La verdad es que los españoles estaban esperando el golpe, pues misteriosamente habían desaparecido todos los buques de la *South Sea Company,* así como los habituales contrabandistas ingleses, lo que hacía presagiar el ataque. Por esto precisamente no se enviaron a Portobelo los 12 millones de pesos que habían arribado a Panamá en la Armada de la Mar del Sur.

Edward Vernon se presentó con sus seis navíos de guerra frente a Portobelo el 2 de diciembre de 1739 y rindió la plaza sin gran dificultad. Luego se dedicó a destruir sistemáticamente todas sus defensas, demoliendo los fuertes y echando al mar los cañones. Incluso asoló los baluartes construidos sobre el río Chagres. El trabajo le llevó varios meses, al cabo de los cuales regresó a Jamaica. Portobelo, el viejo terminal de los galeones, había dejado de existir.

En 1741 Vernon intentó completar su obra repitiendo lo mismo en Cartagena, pero fracasó estrepitosamente en el intento y tuvo que retirarse de la plaza después de haberla sitiado durante varios meses.



La guerra entre Inglaterra y España duró nueve años, hasta 1748. Durante la misma fue imposible organizar flotas, ya que los terminales fueron destruidos o amenazados. Además, la marina de guerra española tuvo que ocuparse de la defensa de la Península y no pudo custodiar los mercantes de la Carrera de las Indias. El comercio con América se realizó por medio de los navíos de registro, embarcaciones fletadas directamente por los comerciantes quienes a menudo acompañaban sus cargamentos. Una vez en América procedían a instalarse en algunas ciudades para vender su mercancía. Esto despertó la hostilidad de los comerciantes mexicanos, que clamaron por el restablecimiento del antiguo régimen de flotas, en el que al menos tenían lejos a los competidores peninsulares. Además, no se atrevían a comprar los cargamentos de los navíos de registro, pues temían que al día siguiente llegara otra embarcación que provocase una baja del precio de los artículos.

Tampoco los comerciantes limeños estaban muy contentos con el sistema de los navíos de registro. Estos buques eludieron la peligrosa ruta del Caribe, donde se libraba la guerra y se dirigían al Perú por el cabo de Hornos. Muchos de ellos se quedaban en Buenos Aires, internando desde allí la mercancía al Alto Perú, desde donde llegaba a Lima. Las cosas habían cambiado. Ahora eran los peruanos los que recibían las mercancías por Buenos Aires, en vez de al revés. Los comerciantes limeños pidieron también el restablecimiento del antiguo sistema de flotas, que habían manejado durante siglos.

Las últimas flotas

Los comerciantes españoles se sumaron a sus colegas mexicanos y peruanos, pues el sistema de los navíos de registro les impedía averiguar cómo estaba el mercado americano y especular con los precios, a lo que estaban acostumbrados. El Consulado de Cádiz secundó así a los de Lima y México en solicitar el restablecimiento del viejo sistema.

En 1750 se firmó la paz con Inglaterra y el marqués de la Ensenada convocó de inmediato una junta de comerciantes para estudiar la solicitud formulada por los consulados de restablecer el mecanismo de las flotas. Se decidió que era urgente enviar la Flota de la Nueva España en 1753 como muy tarde. El caso de Los Galeones estaba menos claro, pues el mercado suramericano estaba saturado de género como consecuencia de los navíos de Registro. Además era necesario reconstruir antes Portobelo.

No todo era favorable a la restitución de las flotas. En 1743 Campillo había publicado su famosa obra *Nuevo sistema de gobierno económico para la*



Izquierda, puerto de Acapulco en 1712 (Museo de América, Madrid). Arriba, puerto de Cartagena de Indias (detalle de la orla de un mapa de Guillermo Blaeuw, siglo XVII)

América, en la que abogaba por un comercio libre entre América y España, opinión que compartían ya muchos ilustrados.

Ensenada se decidió al fin por restablecer el régimen de flotas. Sería el canto del cisne de las mismas. Se organizarían para la Nueva España y con periodicidad bienal, pero no para el Perú. La orden se dio el 11 de octubre de 1754 y poco después se anunció que la primera flota saldría en 1756.

No salió en 1756, pero sí el 11 de febrero de 1757. Hacía más de 20 años desde la anterior. La mandaba don Joaquín Manuel de Villena y llevaba 7.069,7 toneladas en diez mercantes, a los que escoltaban dos navíos de guerra. La feria se hizo en Jalapa y como de costumbre quedó mucha mercancía sin vender. Para salir de ella hubo que retrasar la partida hasta el 2 de mayo de 1758.

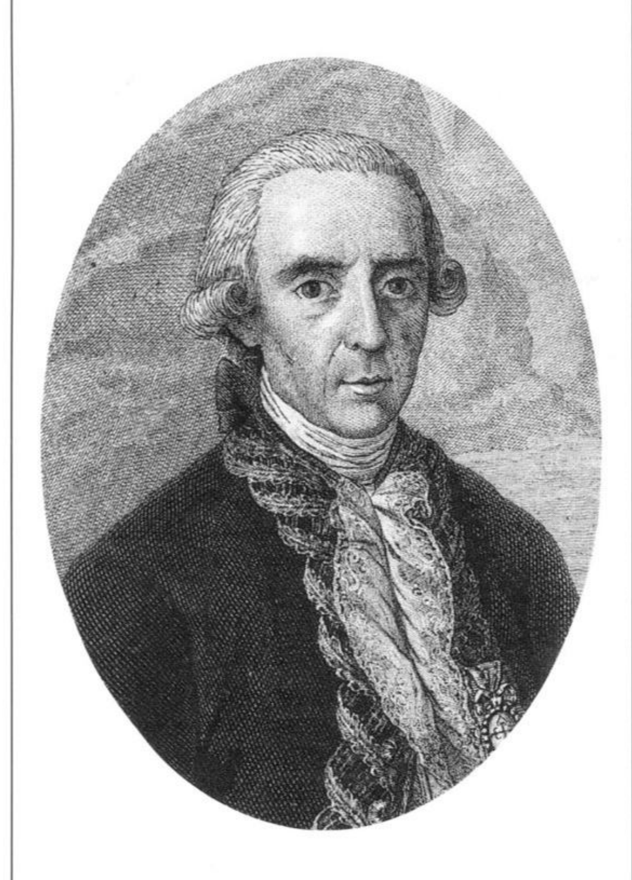
La siguiente flota la mandó Carlos Regio y zarpó de Cádiz el 29 de junio de 1760 con 8.492,7 toneladas de mercancías, transportadas en 13 mercantes, escoltados por 2 navíos de guerra. La acompañaron seis navíos de registro con destino a La Habana, Caracas, Santo Domingo y Honduras. Esta flota afrontó unas dificultades similares y regresó en abril de 1762.

Ni el nuevo conflicto con Inglaterra, ni la toma de La Habana en 1763 por los británicos destruyeron el sistema. En 1765 salió otra nueva flota, mandada por don Agustín de Idiáquez, que transportó 8.013,6 toneladas de géneros y artículos. En ella iba un pasajero ilustre, don José de Gálvez, encargado de averiguar lo que ocurría en la feria de Jalapa y la forma de mejorarla. La flota cumplió su cometido y Gálvez el suyo, que fue el de no intentar retocar, ni mejorar, un sistema ya caduco. El futuro ministro de Indias estaba ya convencido de que lo mejor era el régimen de libre comercio. Libre comercio que se abría paso ya el 16 de octubre de 1765 cuando se otorgó como merced real a las islas de Sotavento, Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita como única fórmula para reactivar su maltrecha economía. Tales islas podían negociar abiertamente con nueve puertos españoles autoriza-

dos. El nuevo método pareció ser más eficaz.

Aún hubo tres flotas más en 1768, 1772 y 1776. Esta fue la última de cuantas se enviaron a Nueva España y a Indias. La mandó don Antonio de Ulloa y transportó 8.176 toneladas. Las tres encontraron la misma dificultad, que fue vender toda su mercancía, pues siempre había sobrantes de veces anteriores.

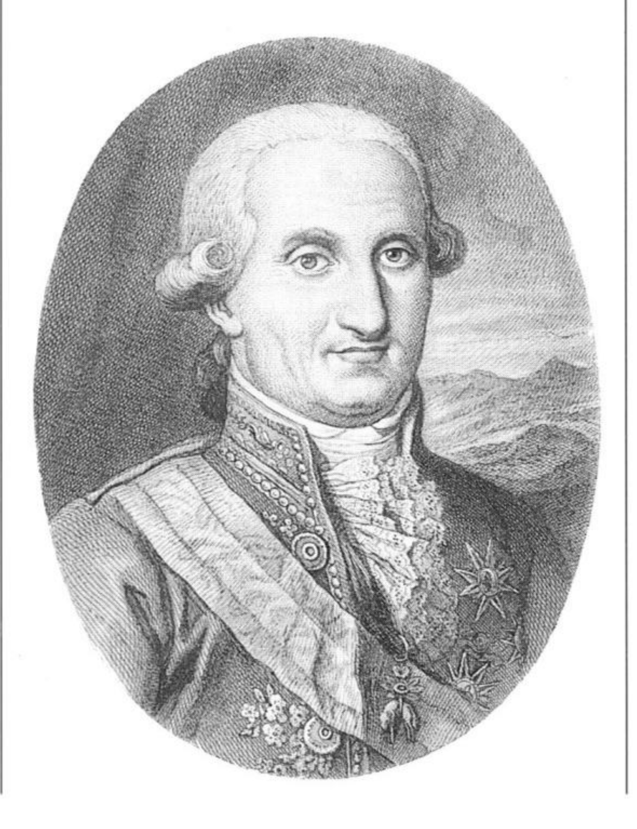
Finalmente, el 12 de octubre de 1778 se dio el llamado Reglamento de Libre Comercio para América que clausuró el sistema de flotas. No se trataba obviamente de ningún comer-

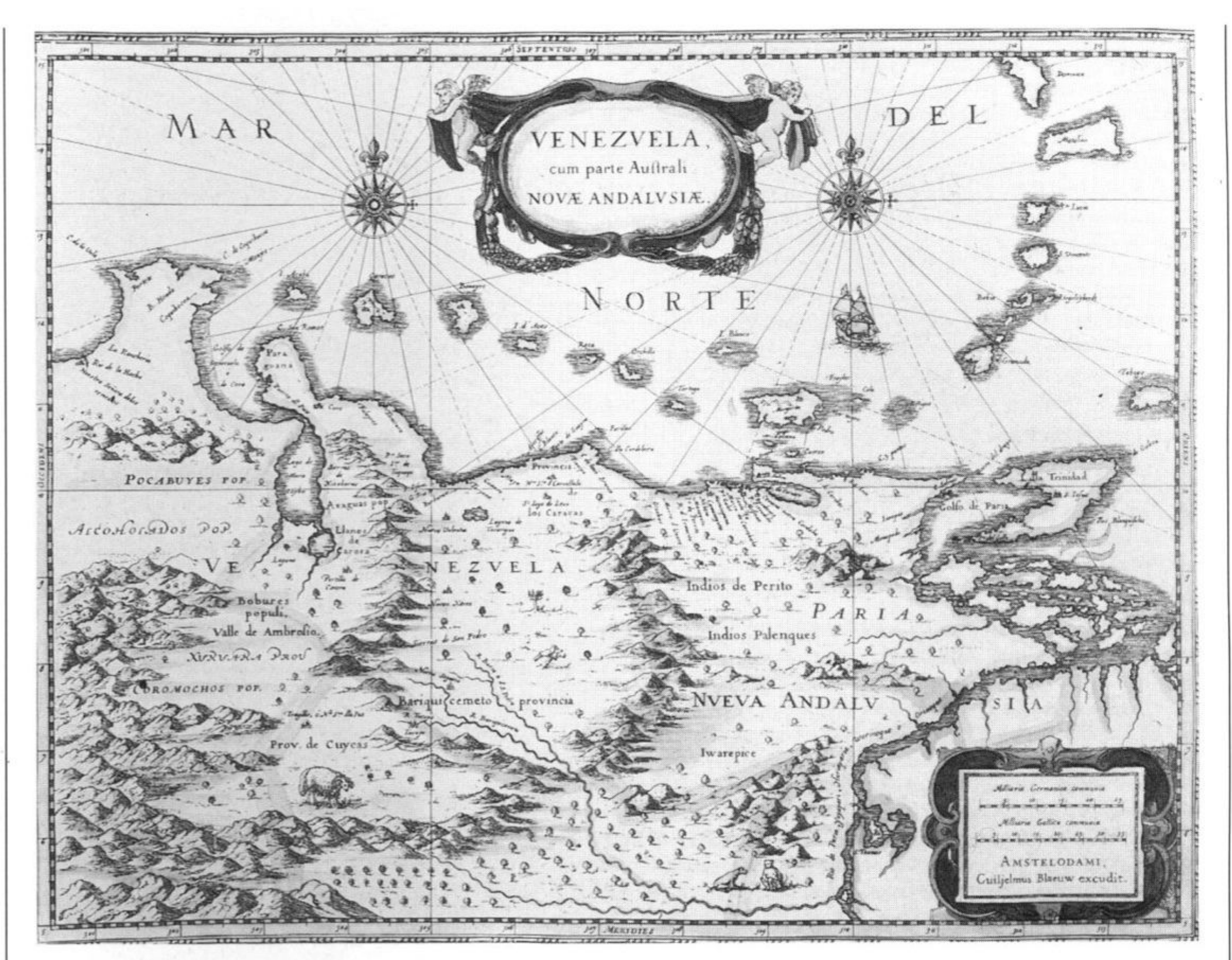


cio libre, pues los americanos seguían obligados a negociar únicamente con su metrópoli, pero al menos se les liberaba de la obligación de hacerlo con un puerto único de la Península y bajo el dictado de los comerciantes andaluces. Dos territorios americanos, México y Venezuela, quedaron excluidos del nuevo sistema, no obstante. El Virreinato, porque aún se quería tenerlo abastecido por el sistema de flotas y la Capitanía General, porque estaba bajo el control de la Compañía Guipuzcoana. México no recibió más flotas, sin embargo, pues en 1779 se declaró otra nueva guerra con Inglaterra que impidió enviarlas, regresándose al sistema de navíos de Registro. El 28 de febrero de 1789 se ordenó que tanto México como Venezuela gozaran en el futuro de los beneficios del Reglamento de Libre Comercio vigente en el resto de América. Las flotas no resucitarían jamás.

Juicio crítico

Las flotas cumplieron la función primordial para la que fueron creadas: mantener el monopolio comercial español con sus colonias, transportar a América manufacturas europeas a precios costosos y traer de las Indias la plata americana. Con el transcurso de los años estas funciones fueron cambiando. La plata americana fluyó cada vez menos, aumentando en cambio los productos americanos que se vendían en Europa (cacao, azúcar, añil, cochinilla, algodón, cueros y finalmente café). Estos cargamentos de carácter agropecuario no eran tan costosos como para soportar un peso muerto de organizar las flotas. Por otra parte, el mercado americano fue abastecido abundantemente de mercancías europeas a través del contrabando, sistema absolutamente funcional porque representaba la red de distribución de las manufacturas que fabricaban los países euro-



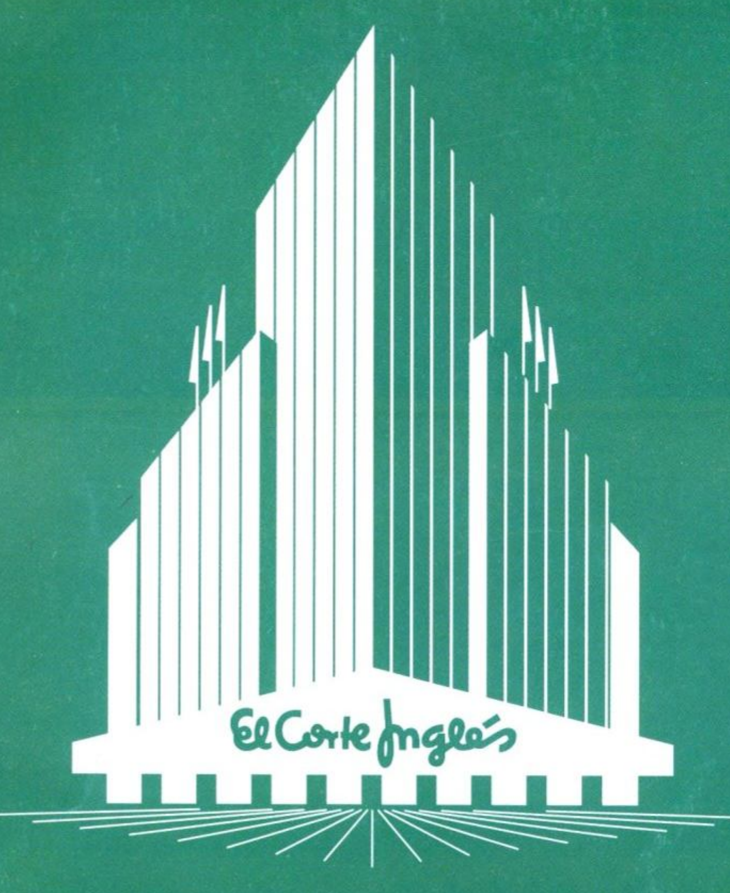


Izquierda, Antonio de Ulloa, el marino que condujo hasta América la última flota de Indias, en 1776. Arriba, la costa de Venezuela. Centro, Carlos IV en un grabado de la *Historia de España* de Lafuente (detalle de un mapa de Guillermo Blaeuw)

peos que habían emprendido la primera revolución industrial. Francia, Inglaterra y Holanda no podían prescindir del mercado americano y lo increíble fue que España intentara enfrentarse a semejante reto manteniendo un monopolio comercial en América, y con un mecanismo tan anacrónico como el sistema de flotas.

Bibliografía

Artiñano y de Galdácano, Gervasio de, *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias,* Barcelona, 1917. Castro y Bravo, Federico de, *Las naos españolas en la carrera de las Indias. Armadas y flotas en la segunda mitad del siglo XVI,* Madrid, 1927. Chaunu, Huguette y Pierre, *Seville et l'Atlantique (1504-1650),* París, 1955-56, 10, vols. Fernández Duro, Cesáreo, *La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón,* Madrid, 1972-723. García Baquero, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778),* Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, 2 vols. García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700,* Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980. Haring, Clarence H., *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos,* México, 1939. Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II,* Valladolid, 1979-89, 2 vols. Moreira Paz-Soldán, Manuel, *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial,* Lima, 1944. Pérez-Mallaína Buenos, Pablo Emilio, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715,* Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982. *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias,* Madrid, 1774, 4 vols. Schurz, Elliam Lytle, *The Manila Galleon,* New York, 1939. Veitia Linaje, José, *Norte de la contratación,* Buenos Aires, 1945. Walker, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789,* Barcelona, Ariel, 1979.


El Corte Inglés